

## **ВЛИЯНИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ НА МОДЕЛИРОВАНИЕ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО СПРОСА (НА ПРИМЕРЕ ГРОДНЕНСКОЙ ОБЛАСТИ)**

**Лазута В.А., Просолов И.Ж.**

*УО «Гродненский государственный университет  
имени Янки Купалы»  
г. Гродно, Республика Беларусь*

В условиях рыночных отношений особую значимость при осуществлении хозяйственной деятельности приобретает использование логистических механизмов, которые предоставляют значимые преимущества в условиях конкуренции, существенно повышают шансы продвижения продукции на внутреннем и внешних рынках. Развитая логистическая система предоставляет участникам экономических отношений дополнительные возможности в части сокращения финансовых затрат и времени доведения продукции до конечного потребителя.

Использование логистики при осуществлении хозяйственной деятельности позволяет минимизировать конечную цену товара и тем самым стимулировать спрос на данный товар. При этом активное использование логистики конкретным субъектом хозяйствования возможно лишь в условиях развитой логистической системы региона, на территории которого происходит осуществление такой деятельности, так как позволяет предприятию использовать не только собственные ресурсы, но и задействовать при продвижении продукции специализированные организации – транспортно-логистические и оптово-логистические центры. Под транспортно-логистическим центром понимается юридическое лицо, осуществляющее комплекс транспортно-экспедиционных услуг при перевозке грузов, а также логистических услуг участникам транспортной деятельности [1]. Оптово-логистический центр кроме перечисленных функций выполняет также распределительные функции, выступает агентом в оптовой торговле. Одним из способов снижения затрат на логистические бизнес-процессы в рамках логистической стратегии минимизации инвестиций в логистику является использование аутсорсинговой логистической схемы, которая может стать одним из важнейших инструментов оптимизации логистической цепочки.

В настоящее время логистическая система Гродненской области находится на стадии становления. Программой развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года предусмотрено активное создание элементов логистической системы в каждой области страны. В данное время в Гродненской области отсутствуют действующие логистические центры, несмотря на то, что Гродненская область обладает

значительным логистическим потенциалом.

К сильным сторонам Гродненской области можно отнести приграничное с Литвой и Польшей расположение. Через территорию области проходят международные транспортные трассы, в том числе автомобильные, железнодорожные, воздушные, соединяющие страны Европы и СНГ. Намечаемая модернизация инфраструктуры общеевропейских транспортных путей, проходящих через территорию области, еще больше улучшит возможности в расширении внешнеторговых связей. Умеренный климат, равнинное расположение области обусловило определенный характер дорожного строительства, выгодно отличающий область от регионов с преобладанием горного рельефа. Сравнительно небольшое расстояние между Гродненской областью и самыми крупными городами Европы, включая столицы стран региона Балтийского моря определяет возможность для нее стать эффективным интегрирующим звеном с развитой логистической системой в торговле государств Западной и Центральной Европы со странами СНГ и Азии. Благоприятный инвестиционный климат, устойчивое социально-экономическое положение, растущий внешнеторговый оборот, а также активная внешнеэкономическая позиция Гродненской области создают благоприятные условия для развития транспортно-логистической системы.

При этом факторами, препятствующими развитию логистической системы в Гродненской области, является отсутствие прямого выхода к морю, низкий природно-ресурсный потенциал области, отсутствие проходящих через Гродненскую область Панъевропейских транспортных коридоров и наличие участка II Панъевропейского транспортного коридора Восток-Запад на территории соседнего Брестского региона. Однако при должном уровне организации логистической системы Гродненской области указанное обстоятельство можно использовать как преимущество. Необходимо обратить внимание на такие отрицательные экономические факторы, как все еще низкий уровень экспорта товаров, а также низкую рентабельность продаж организаций транспорта.

Предлагается разработать комплекс мер с учетом зарубежного опыта, способствующих активизации логистической деятельности и привлечения в область инвестиций, необходимых для строительства логистических центров. Развитая сеть транспортно-логистических и оптово-логистических центров даст возможность коммерческим организациям, использующих услуги данных предприятий, влиять на формирование потребительского спроса, путем создания определенного товарного ассортимента в необходимом складском запасе на данных предприятиях при снижении стоимости товара, за счет изменения затрат связанных на транспортировку и хранение продукции.

1. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г.: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 29 авг. 2008 г., № 1249 [Электронный ресурс] // Нац. центр правовых актов Республики Беларусь. – Минск, 2011. – Режим доступа: <http://www.pravo.by>. – Дата доступа: 04.10.2012.

Міжнародна стратегія економічного розвитку регіону: матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції, м. Суми, 19–21 червня 2012 року / за заг. ред. О. В. Прокопенко. – Суми : СумДУ, 2012. – С. 68-70.